

2006年12月

韓国のPSI参加見送りに関する背景資料
(青瓦台の声明および「南北海運合意書」等関連合意書)

- 韓国は2006年11月22日に、青瓦台(大統領官邸)の統一外交安保政策室が「海運合意書を厳格に適用して国連決議・PSIの趣旨を活かす」という文書を発してPSIの正式な参加を見送ることを発表した。
(http://www.president.go.kr/cwd/kr/archive/archive_view.php?meta_id=hotis_2&id=53d76a42532af3317a596fd6)
- 米国の韓国への参加要請に対する韓国の対応が注目を集めている中での発表であったので、各方面の関心が高い。しかしながら、これまで南北の海運合意書に関する詳細な内容紹介はなかった。
- 南北間では、経済交流を活性化させるため、南北を結ぶ航路と航空路が南北間の合意書の形で設定され、運用されている。これまで、これらの合意書は、南北間の貿易や支援、観光客の輸送、北朝鮮の東海岸と西海岸の間の内航運輸の済州海峡通過などについての手続を定めたものとして受け取られてきた。
- 今回の韓国政府の発表の中で、PSIに参加するのとほぼ同じ効果を「南北海運合意書」等の南北間の合意文書や国際条約の規定を厳格に適用することでもたらすことができるとされたことで、南北間での経済交流のための合意の詳細な内容や運用状況が改めて注目されている。
- 今回は、青瓦台の「海運合意書を厳格に適用して国連決議・PSIの趣旨を活かす」のほか、「南北海運合意書」および「『南北海運合意書』の履行と遵守のための付属合意書」、「第5回南北海運協力実務接触共同報道文」を日本語に翻訳して紹介する。

PSIとは「拡散に対する安全保障構想：Proliferation Security Initiative」の略語である。詳しくは外務省のホームページを参照されたい。

(http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/fukaku_j/psi/index.html)

海運合意書を厳格に適用して国連決議・PSIの趣旨を活かす

2006-11-22

青瓦台・統一外交安保政策室

政府は先日13日、政治家と専門家など多様な世論を受け入れてPSI（拡散に対する安全保障構想、Proliferation Security Initiative）に対する最終的な立場を明らかにした。朝鮮半島の特殊な状況を考慮してPSIにはこれまで通り参加はするものの、正式に加入はしないことにした。政府はPSIの目的と原則を支持し、我々の判断で参加範囲を調節し、朝鮮半島水域における活動は既存の『南北海運合意書』など、国内法と国際法に基づいて決めることにした。

我が政府は現在、PSI8項目のうち、既存韓米訓練にWMD（訳者注：大量破壊兵器）遮断訓練を含む、我が方にPSI活動現況をブリーフィングする米側専門家を受け入れる、PSI運用専門家グループの活動に関する復命（debriefing）聴取、域外遮断訓練に参観団を派遣、域内遮断訓練に参観団を派遣など、5項目に協力している。今回のPSI参加拡大問題は、域外遮断訓練に物的支援（船舶、航空機など）提供、域内遮断訓練に物的支援提供、PSI遮断原則宣言に承認を通して正式に参加するなど、残りの3項目に対してである。

PSI8項目の中でWMD遮断訓練など5項目に参加

我が政府は2005年8月、アメリカのPSI参加要請を受けて2005年末、WMD非拡散と言った国際社会共通の目標と朝鮮半島の特殊状況を考慮してPSIに部分的に協力するとの立場を決めた。それ以来オーストラリア（06.4）、オランダ（06.4）、トルコ（06.5）、バーレーン（06.10）など、今年に入って4回WMD遮断訓練に参観団を派遣した。

北朝鮮は7月5日にミサイル試験発射に続いて、10月9日に核実験を強行することによって朝鮮半島と北東アジアの平和と安静に重大な危機を呼び起こした。国際社会では、北朝鮮に対して圧迫と統制の強化の必要に関する共感が形成されだし、アメリカは我が政府にPSI正式参加を要請した。

核実験に対する国連安保理決議1718号（10.15）の「貨物検査」条項とPSI

間の直接関連はないけれども、政府はこの要請を大変慎重に検討して来た。まず、政府は朝鮮半島周辺水域にて PSI による海上検査および差し押さえ措置などを行う場合、南北間武力衝突が偶発的に生じる可能性に対して念頭に抑えて置かねばならない。それと同時に、WMD 非拡散政策、安保理決議 1718 号履行問題、日米など友邦国との関係、六カ国協議の再開の雰囲気を与える影響、南北関係などを総合的に考慮せねばならない。

PSI による危険を排除しながら、国際協力に合わせるための我が政府の苦心

政府はこの過程で、PSI 正式参与に伴う危険は排除しながらも、国連決議と PSI の趣旨に適合する決定をせねばならなかった。政府は PSI に正式に参与はしないものの、PSI の目的と原則を支持し、参与範囲を調節しながら、既存の南北海運合意書を厳格に適用することによって国連決議の履行と共に、大量破壊兵器拡散防止効果を得られるとの判断を下した。

南北海運合意書には北朝鮮が航行前に韓国の事前許可を得るように規定しているし、特に、積載貨物に対しても通報するようになっている。この合意書の規定に違反した場合、当該船舶に対して停船、乗船、検査などの措置を下すことができる。即ち、国連決議の関連内容がほとんど含まれている。

合意書には禁止物品の差押および違反船舶に対する拿捕規定はないが、『自国法令に基づき、国際法に適合した貨物検査などの協力措置』を要求する国連決議の内容には十分適合している。同じく、合意書は武器・武器部品の運搬、平和・秩序・安全保障を害する行為などを禁じていて、結果的に国連決議が規制する WMD などのほとんどの品目を含んでいる。しかも、PSI が対象としている領海以外に、たいていの公海上を往来する南北航路帯全域、公海まで検査ができるため、その領域はより広範囲であると考えられる。

我々のこの度の PSI に対する立場の決定を通じて、朝鮮半島周辺水域で武力衝突可能性を最大限排除しながら、大量破壊兵器拡散防止効果が得られると予想される。政府は今回発表した PSI 関連立場を元に、朝鮮半島と北東アジアの平和と安静維持、韓米同盟関係の強固な発展を推進して行き、必要であれば PSI に対する政策運営の妙を十分に生かして行くだろう。

PSI と南北海運合意書の解説

PSI、拡散防止構想（Proliferation Security Initiative）は大量破壊兵器（WMD）および関連物資の不法取引の遮断やそのような特殊状況を目標に2003年6月アメリカを中心にイギリス、フランス、ドイツ、日本など11カ国が参加した中で出帆した国家間協力体制である。

PSI 参加国は大量破壊兵器と関連した物資を輸送する航空機もしくは船舶に対する情報を交換し、当該船舶などが自国の管轄圏内に入って来る場合には、それを遮断するようにしている。現在 PSI にはアメリカ、日本、ロシア、EU25カ国など合わせて80カ国が参与している。

2003年9月、パリ会議でWMD遮断原則（Interdiction Principles）を合意した。参加国単独もしくは共同でWMD移転/輸送の遮断のための効果的な措置を遂行し、迅速に関連情報を交換する手順を確立するだけでなく、関連国内外法令体系の強化のために努力する一方、WMD 関連貨物輸送の疑いがある場合、国内法・国際法に基づいて以下の事項を含んだ措置を取る。

WMD の移転・輸送の遮断が主な目的

- ・ 拡散憂慮国・行為者のWMD 関連物資の輸送・支援を禁止
- ・ 自身でまたは他の国の要請を受けて合理的な疑いがある場合、領・公海を問わず、自国籍船舶に対して乗船・捜索を行って、事実が確認されると差押措置
- ・ 多国政府による自国籍船舶への乗船・検査・差押に同意することをまじめに考慮
- ・ 自国の内需・領海・接続水域にWMD・ミサイル関連物資の輸送疑いのある船舶がある場合、この船舶に対する停船・検査・差押の措置を施行
- ・ 自身でまたは他国の要請を受けてWMD・ミサイル関連物資の輸送疑いの航空機が領空を經由・通過時には着陸を誘導・検査・差押を実施
- ・ 自国港湾・空港でのWMD に関連した積替・船積時には関連物資を検査・差押

領海が主要遮断領域・・・海上封鎖とは異なる

このような遮断原則からわかるように、PSI は領海にての遮断を主な目的とし

ていて、原則的に公海上での遮断はその船舶が国籍としている国の同意下に限って可能である。従って、遮断対象国の近海を全面的に封鎖する「海上封鎖」とは基本的に異なると言え、PSI に正式加入のためには遮断原則を書面で承認することが必要である。

アメリカを中心とする国際社会はこのような遮断原則に合意して以来 23 回の遮断訓練と 16 回の運営専門家会議を開いた。この間 PSI は国連安保理決議の 1540 号 (04.4)、海上不法行為防止協約 (SUA) 改定 (05.10)、便宜置籍国 (自国籍船の船員の乗船に関していかなる制限もなく、どの国の国籍の船員でも乗船が可能な国) と乗船協定採決の拡大などを通じて国際規範として定着中である。PSI は国際機構ではなく、現在樹立中の国際規範の体系である。

安保理決議 1540 号は WMD および関連物資の不法取引防止のための協力措置を規定することによって PSI に国際的正当性と合法性を付与した。改定された SUA は WMD および関連物資の不法輸送行為を国際犯罪とみなして、公海上にて容疑船舶に対する検査や違反事項発見時には拿捕を認めている。アメリカはパナマ、リベリア、キプロス、マーシャル諸島、ベリーズ、クロアチアなど 6 カ国と PSI 乗船協定を採決している。

< 南北海運合意書とは >

南北海運合意書および付属合意書は南北間に安定的な海上運送体系の用意および海運分野の協力を図るために 2001 年 9 月、第 5 回南北閣僚級会談から、論議が始まった。4 回の実務接触の末に 2004 年 6 月正式に署名するようになり、国会の同意を得て、南北間で文本を交換した 2005 年 8 月 1 日に正式に発効された。一般条約と同じように、国内法的効力がある。

南北、それぞれ 7 箇所の港間に航路を開設、港湾内に自国の船舶と同等な待遇を付与、海上事故時には相互協力などが主な内容であり、軍艦、政府船舶、漁船などは海運合意書の適用から除外された。

付属合意書の修正 (05.08.15) 以来、北朝鮮船舶の北朝鮮港間 (東海 西海) 運航時、我が領海である済州海峡通過を認めた。以前我が政府は南北間停戦状態に基づいて我が領海にて北朝鮮船舶の無害通航権を認めず、公海上の海軍作戦水域内への進入も不許可として来た。

北朝鮮船舶は事前許可を取得、韓国側が移動状況をリアルタイムで監視

我が政府は南北海運合意書に準じて、北朝鮮の船舶運航強化申請に対して件別に関係機関間の事前審査を経て許可可否を決定している。北朝鮮船舶は運航許可申請時に積載貨物の目録、船員名簿、出港時間、運航目的地などの関連事項を添付せねばならないし、北朝鮮船舶が我が海域を運航する場合、海軍と海上警察が有機的に協力する体制を構築して24時間リアルタイムで移動状況を監視している。

関係当局は随時肉眼での検査や通信検査を実施しているが、今まで北朝鮮船舶に対して合意書上の禁止行為にあたる容疑で停船・検査を実施したことはない。

海運合意書の適用対象である南-北、北-北の航路は南北および北朝鮮内部の民間物資を輸送するための運送路である。南-北航路を通して対北支援物資および南北貿易物品を運送しているし、北朝鮮は陸上運送施設の不足で北-北間航路を通じて食糧、ディーゼル油などの物資を移動させている。

2006年1～9月中に南北間船舶運航は、片道基準で5,474回、前年度同期の2,996回に比べて82.7%増加し、海上物流量は1,074万トンで、前年度同期の449万トンに比べて139%増加した。海運合意書の発効(05.8.1)以降、今年10月末まで北朝鮮船舶の北-北航路の運航は111回(南北間運航は35回)である。

南北海運合意書は南北間に安定的な海上輸送体系の用意と沿岸海運の活性化はもちろん、貿易の拡大にも大きく寄与していると評価される。

南北海運合意書

南と北は 2000 年 6 月 15 日に発表した歴史的な南北共同宣言に従って行われている経済交流と協力が、国と国ではなく、我が民族内部の事業として認め、南北間の海上運輸ならび港湾分野の発展と相互協力を図るために以下のように合意する。

第一条 定義

1. この合意書において「船舶」とは南と北の海上運輸会社が所有しているか、賃借して運営している商船を言い、以下の船舶は含まれない。
 - ア. 漁船（漁獲物運搬船を除く）
 - イ. 軍専用船舶や非商業用政府船舶
2. この合意書において「船員」とは、船舶に乗船して業務に携わる人として、第六条第一項に規定された身分証明書を所持し、当該船舶の船員名簿に登録されている人を言う。
3. この合意書において「旅客」とは、船舶に乗船した船員以外の人を言う。
4. この合意書において「海事当局」とは、南と北の海事業務を管掌する権限のある機関を言う。

第二条 適用範囲

この合意書は南と北の船舶が第四条第二項に指定された港湾間を直接運航する場合と、第 3 国を経由して南北間の港湾間を運航する場合に限って適用する。但し、第 3 国と相手側港湾間の貨物または、旅客を運輸する場合には適用しない。

第三条 南北海上運輸

1. 南と北は自方が承認し、相手側の許可を得た船舶に対して、合意書や付属合意書関連規定に従って運航できるよう保障せねばならない。但し、運航船舶は相手側警備艦艇と通信警所が呼び出す場合には応答せねばならない。

- 2 . 南北は海上運輸を円滑に行うために、相手側の船舶に対する通関手続など、関連手続をすばやく簡素に処理するようにする。
- 3 . 南北は船舶が双方海域を運航する場合に、通行分離体系を遵守し、航行警報を受信し、その要求を貫くようにする。
- 4 . 南北は第四条第二項に指定された自方の港湾間を航行する途中に相手側海域を通過する航路を利用する場合には相手側当局に事前に通報せねばならない。
- 5 . 南北は船舶が相手側港への入港時、相手側港の入港秩序に準じて相手側港の慣例と案内に従う。

第四条 航路開設

- 1 . 南北は双方の海上航路を国と国ではなく民族内部の航路として認める。
- 2 . 南と北は旅客や物資を円満に運輸するために南側の仁川・群山・麗水・釜山・蔚山・浦項・束草の各港と北側の南浦・海州・高城・元山・興南・清津・羅津の各港間に海上航路を開設し、今後南北が合意して海上航路を追加開設する。
- 3 . 南北は自方の船舶が海上航路の開設されていない相手側の港に寄港しようとする場合には事前に相手側の海上当局の許可を取らねばならない。
- 4 . 南北は船舶が安全でかつ円滑に運航できるように海上航路を保障し、海上航路帯を指定・運営して航行警報をはじめとする海上情報を相互通報する。

第五条 運航船舶に対する待遇

- 1 . 南北は港湾内で、自方側の船舶と同等な待遇を相手側の船舶に与える。
- 2 . 第一項に関する事項は船舶や貨物に対する港湾施設の使用料付加、貨物の荷役および旅客の乗下船のための港湾利用、港湾用役の提供や施設の使用などに適用する。

第六条 行政証書の相互認定

1. 南北は相手側の海上当局によって発行された船籍を証明する証書、トン数証書やその他船舶関連書類と船員身分証明書をお互い認める。
2. 南北は相手側の海上当局によって発行されたトン数証書を備えた船舶に対しては自方の港湾にて再測定せず、トン数を基準に船舶に付加される全ての費用はそのトン数証書に基づいて算出する。

第七条 海上事故などの場合における相互協力

1. 南北は自方の海域にて相手側の船舶に衝突、座礁、転覆、火災などの海洋事故や緊急患者が発生した場合には最も近い港への緊急避難を保障し、全ての支援と保護措置を提供し、人命および財産の救助と海洋汚染防除のために必要な応急措置を取る。
2. 南北は第一項の場合、相手側海事当局にすばやく通報し、必要な場合、海事当局間の協議を通じて共同で救難・救助または、海洋汚染防除を実施する。
3. 南北は、海洋事故にあった相手側の船舶が積載した貨物を自方の陸上に臨時保管する必要がある場合には必要な施設を提供せねばならない。その場合、施設使用料は免除する。

第八条 船員および旅客の上陸に関する問題

1. 南北の船舶が相手側港で滞留する間、船員や旅客は相手側当局の許可を得て上陸でき、相手側の案内と秩序に従う。

相手側船員や旅客に対して上陸を不許可する場合にはその理由を相手側海事当局に通報せねばならない。

2. 南北は船員と旅客の身辺安全と無事帰還を保障する。
3. 南北は緊急治療を要する船員および旅客がいる場合、それに必要な期間の間、自方の領域に滞留できるように保障する。

4. 南北は第三項の事由によって当該船舶の船員交代が必要な場合には新たに乗船する船員が当該船舶にすばやく乗船できるように保障する。

第九条 船舶の通信

1. 南北は船舶が相手側海域にて自己の海上運輸会社やその代理店および双方当局などに必要な通信ができるように保障する。

北側は南側船舶が北側海域にて航行中もしくは港で停泊中の場合、直接通信できるように関連規定を早く改定する。

2. 南北は第七条の規定による海洋事故や緊急患者が発生した場合に、船舶および双方当局間にすばやく円滑な通信ができる緊急通信手段を保障する。

第十条 海運用役収益金の送金

南北は相手側の海上運輸会社が自方の領域にて得た海運用役収益金を国際交換通貨で自由に送金および決済できるように保障する。

第十一条 情報交換および技術交流

1. 南北は第三条第一項、第七条第二項および第八条第一項などで規定された事項を相手側に通報し、海上気象情報など船舶運航に必要な情報を交換するために海事当局間に通信ネットワークを構成・運営する。
2. 南北は双方の港湾施設の改善、その他海上運輸分野の発展のための技術協力を行う。

第十二条 国際条約および国際慣行の準用

南北はこの合意書で規定されなかった事項に対しては南北間で採決した合意書の関連規定を優先的に適用し、それ以外の場合は国際条約および国際慣行に従う。

第十三条 海事当局間の協議機構の構成・運営

南北は海運および港湾関連分野の交流・協力を促進し、海洋事故防止などのために、南北海事当局間の協議機構を構成・運営する。

第十四条 紛争解決

1. 南北はこの合意書の履行過程において発生する紛争は当事者間の協議の方法で解決することを原則にし、紛争が当事者間の協議で解決できない場合は南北海事当局間協議機構を通して解決する。但し、『南北間における商事紛争解決手順に関する合意書』が発効すれば、これに従う。
2. 南北は、合意書の解釈および適用と関連して発生する紛争は第十三条の規定によって南北海事当局間の協議機構もしくは南北閣僚級会談で協議・解決する。

第十五条 効力発生および修正・補充

1. この合意書は南と北が署名し、それぞれ発効に必要な手続をし、この文本を交換する日から効力が発生する。
2. この合意書は必要な場合双方の合意によって合意書を修正・補充できる。修正・補充する条項は第一項の手順に基づいて発効される。
3. この合意書の履行のための細部事項は付属合意書を採択して適用する。

2004年5月28日

南側を代表して
南北閣僚級会談
南側代表団首席代表
大韓民国
統一部長官 チョン・セヒョン

北側を代表して
北南閣僚級会談
北側代表団団長
朝鮮民主主義人民共和国
内閣責任参事 クォン・ホウン

『南北海運合意書』の履行と遵守のための付属合意書

南北は『南北海運合意書』の履行と遵守のために必要な細部事項を以下のよう
に合意した。

第一条 南北間の船舶運航許可

1. 南と北の海上運輸会社は自分の船舶が相手側の海域を運航しようとする場合、当該船舶の自方から出港予定の三日(営業日を基準とする。以下同様。)前までに付録第一号様式の船舶運航強化申請書(船員名簿、積載貨物、旅客名簿は付録提出)に従って、以下の事項を明かし、相手側の海事当局に船舶運航許可を申請する。但し、南北海事当局間協議機構にて特別に定める場合にはその申請期間を短縮できる。
2. 南北は出港予定一日前までに運航許可申請者に付録第二号様式の船舶運航許可書を発給し、相手側海事当局に運航許可事実を通報し、許可を拒否する場合には妥当な理由を明らかにして通知する。
3. 第一項および第二項による運航許可申請と、運航許可書発給など、相互通報は模写伝送などの方法で行う。
4. 南北の船舶は出港後、相手側港に入港する前に当該港湾の関連規則に従って、船舶の現在位置や入港予定時間などを相手側の港湾当局に通報せねばならない。
5. 南北は南北間同一航路を定期的に運航する船舶に対しては、一定の期間を決めて運航許可できる。
6. 南北の船舶が不可避な事情によって海上航路が開設されていない港へ入港しようとする場合には、当該船舶の自己側の港から出港する予定の七日前までに相手側海事当局に付録第一号様式の船舶運航許可申請書に従って模写伝送などの方法で提出せねばならない。
7. 南北は第六項の規定に基づいた申請を受ける場合には出港予定二日前までに運航許可申請者に付録第二号様式の船舶運航許可書を発給し、相手側の海事当局に結果を通報する。

- 8 . 南北は『南北海運合意書』第四条第二項に定められた自方側港と港間を航行する途中、相手側海域を通過する航路を利用する場合にも第一項、第二項および第三項に規定された許可手続をせねばならない。
- 9 . 南北は第二項、第五項、第七項および第八項に従って、許可、通報した船舶が平和、公共秩序または安全保障などに障害を与える恐れがあると判断される場合、運航を取り消したり制限したりできる。この場合、その理由を明示して申請者と相手側海事当局に直ちに通報せねばならない。
- 10 . 南北の海上運輸会社は運航日時など、船舶運航申請、許可や通報事項に変更がある場合には直ちに相手側の海事当局に通報せねばならない。

第二条 海上航路帯の指定や航行

- 1 . 南北の船舶が相手側海域を運航する場合、別表1の海上航路帯に沿って航行せねばならない。但し、双方海事当局間の別途の合意があったり、もしくは民間の合意を双方海事当局が認めたりした場合には短縮航路など、別途の海上航路帯を利用できる。
- 2 . 別表1の海上航路帯の追加指定および変更が必要な場合、南北海事当局間の協議機構にて別途決める。
- 3 . 南北の船舶は相手側海域を航行時、この付属合意書と相手側関係規定および運航秩序を遵守せねばならない。相手側海域内の海上航路帯へと航行中、船舶安全と関連して不可避に海上航路帯を外れねばならぬ理由が発生した場合には、直ちに相手側の海事当局に通報し、陸地から遠距離へと離脱して航行せねばならないし、離脱理由が解除された場合には最短距離で海上航路帯に復帰せねばならない。
- 4 . 南北は自方の海域内にて運航中である相手側船舶に超短波無線電波（VHF）、海上交通文字放送（NAVTEX）または、航行通報を通して海上安全情報を提供する。
- 5 . 南北の船舶は相手側の警備艦艇と通信警所からの呼出時に直ちに応答せねばならない。また、警備艦艇と通信警所の要請時、船名、船籍、呼出符号、

総トン数、現在位置、入・出港地、積載貨物などについて通報せねばならない。

- 6 . 南北の船舶が相手側海域を航行する時に、以下の行為は禁止される。
 - ア . 軍事活動
 - イ . 潜水航行
 - ウ . 武器もしくは武器部品の輸送
 - エ . 相手側の安全保障に有害な情報の収集および宣伝活動
 - オ . 相手側の関税、財政、出入管理または保健、衛生法規に違反する品物や通貨の荷積・荷揚または人の上・下船
 - カ . 相手側の関連法規にて定められた基準を超える汚染物質の排出
 - キ . 漁労
 - ク . 調査もしくは撮影、測量
 - ケ . 相手側通信体系の妨害または設備や施設物の毀損
 - コ . その他、航行と直接関連のない行為として、相手側の平和、公共秩序または安全保障を害する行為
- 7 . 南北の船舶は相手側海域を航行する間、停止または停泊できない。但し、人名救助、機関故障修理、気象悪化のための避航などのために事前に相手側海事当局に通報した場合には例外とする。
- 8 . 南北は相手側の船舶が第六項の規定を違反、通信検査に応じなかったり、航路帯を無断離脱したり、違法行為後逃走などの容疑があると判断される場合には当該船舶を停止させ、乗船・検査し、違反の可否を判断できる。
- 9 . 南北はこの合意書を違反した事実が確認された場合、当該船舶に対して注意喚起および是正措置と管轄海域外へと追い出すことができるし、当該船舶はこれに従わねばならない。
- 10 . 南北は相手側の船舶が合意書を違反した事実および提起した内容を相手側に通報する。通報を受けた海事当局は当該船舶に対して提起された内容を確認し、その結果を相手側海事当局に通報する。
- 11 . 船舶の違反行為によって発生する損害賠償、事後処理、再発防止などの問題に関しては双方海事当局が協議して解決する。

- 1 2 . 第一項の規定は現在南北間を運航している仁川 南浦間、釜山 羅津間、束草 高城間を定期的に運航する船舶や海州港に入・出港する南側船舶に対して影響を及ぼすことはない。

第三条 港湾入・出港および運航船舶の待遇

- 1 . 南北の船舶は出入海域の周辺状態、気象ならびに海上状態、水深、危険物などの航行条件を十分考慮しながら入・出港せねばならない。
- 2 . 南北の船舶が港界内へと入港する場合には入港後直ちに、港界外へと出港しようとする場合には出港前に管轄港湾当局に入・出港申告をせねばならない。
- 3 . 南北の船舶は相手側港湾に入・出港時に港界内では双方の国旗は揚げない。但し、第 3 国籍船は除く。
- 4 . 南北の船舶の中で、総トン数 500 トン以上の船舶は相手側港湾に入・出港時に導船士（水先案内人）を乗船させねばならない。
- 5 . 南北は相手側船舶の航費計算時に、自方の船舶と同一な計算基準を適用する。
- 6 . 南北は相手側の船舶に対する船席の割り当てと港湾施設の使用などにあたって自方の船舶と同様の待遇を保障する。

第四条 海洋事故時の協力

- 1 . 南北の船舶は相手側の海域にての海洋事故や緊急患者の発生時には最も近い救助責任機関に以下の内容を通報し、避難できる。但し、必要な場合には相手側の案内に従う場合もある。

- ア . 船舶名および呼出符号
- イ . 総トン数および船舶の長さ、幅
- ウ . 船長の名前と船員数
- エ . 現在位置（緯度、経度）

- オ . 避難理由および避難するにあたっての希望する港
- カ . 積載中の危険貨物（種類と数）

- 2 . 南北は自方の海域で相手側の船舶に海洋事故や緊急患者が発生した場合、自方の海域で発生した海洋事故の影響が相手側に及ぼす恐れがある場合や、すばやく効果的な救助救難または海洋汚染防除のために南北が共同で対応する必要がある場合には、付録第3号様式の海洋事故通報書を作成して相手側海事当局にすばやく通報する。
- 3 . 南北は相手側から共同対応の要請を受けた場合、救助・救難もしくは海洋汚染防除機関（以下「救助隊」とする。）の規模を協議して決め、救助隊の編成内容を相互通報する。
- 4 . 相手側海域にて活動する救助隊は当該海域を管轄する救助責任機関の統制に積極的に協力し、武器を搭載している場合には、相手側の海域に入る前に封印せねばならない。共同救助などが完了すると、自方の海域へとすばやく復帰する。南北が相手側救助隊の活動に関する身辺安全、無事帰還を保障する。
- 5 . 相手側船舶に対する救助活動中発生した費用は特別な理由がない限り無償とし、救助した人もしくは船舶は現場から、もしくは適切な手続を通してすばやく相手側に引き渡す。
- 6 . 南北は自方の海域で緊急な救助が要求されない船舶の曳引、引き揚げおよび除去などの救難作業、または防除作業に参加する相手側の人員および装備が第2項、第3項、第4項の手順に従って、自方の海域に入ってくることを保障し、救難および防除作業者は相手側関係機関の統制に従わねばならない。
- 7 . 南北は自方の船舶の海洋汚染事故による海洋汚染防除活動にあたって支出された相手側の費用は相手側に支払う。

第五条 通信

- 1 . 南北は南北海運合意書およびこの付属合意書の履行や遵守のために南北海事当局間に電話や模写伝送を含んだ有線通信ネットワークを確保する。そ

のために、この合意書発効後、一ヶ月以内に2回線（電話1回線、模写伝送1回線）を設置・運営し、以来、増設が必要な場合、双方が南北海事当局間協議機構にて協議して決める。

2. 南北は船舶運航と関連した一般通信および海洋事故または緊急患者発生通報のための緊急通信を保障するために航路が開設された港湾の港務通信を常に維持・運営する。
3. 南北は船舶が航行中であり、停泊中でも自分の海上運送会社やその代理店および双方海事当局と船舶運航などに必要な情報を交換できるように、船舶に設置された通信設備を利用した長距離直接通信を早い段階で保障する。
4. 南北が共同で救助・救難または海洋汚染防除を行う場合、作業の円滑は遂行や作業安全のために南北の救助・救難または海洋汚染防除機関間に共通の通信手段を保障する。

第六条 南北海事当局間協議機構の構成および運営

1. 南北は海運や港湾関連分野の相互交流と協力を促進し、海洋事故を防止するために南北海事当局間協議機構（以下「協議機構」とする）を以下のよう
に構成・運営する。
 - ア. 協議機構は双方からそれぞれ首席代表1名、代表4名で構成し、遂行員は双方が協議して決める
 - イ. 首席代表は局長級にし、代表の級はそれぞれの便宜に基づく。
 - ウ. 首席代表および代表を交代する場合、事前に相手側に通報する。
2. 協議機構は海運および港湾関連分野の相互交流と協力を促進し、海洋事故を防止するための具体的な実戦対策を協議・履行し、必要な場合、合意書を作成する。
3. 協議機構は以下の通り運営する。
 - ア. 会議は四半期に一回開催することを原則に、必要な場合双方が合意して随時開催できる。
 - イ. 会議はソウルもしくは平壤など双方が合意する場所にて開催する。

- ウ． 会議は双方の首席代表が共同で運営する。
- エ． 会議は非公開が原則ではあるが、双方が合意して公開することもある。
- オ． 会議には双方が合意して必要な専門家を参加させることができる。
- カ． 会議のために相手側地域を往来する人員に対する身辺安全保障や、便宜提供と会議記録など実務手続は慣例通りに行う。
- キ． 協議機構の運営とその他それに関する必要な事項は双方が協議し会議にて決める。

- 4． 協議機構にて採択される合意書は双方首席代表が署名して交換した日から発効する。

重要な合意書は南北長官級双方首席代表が署名し、それぞれ発効に必要な手続を通してその文本を交換した日から発効する。

第七条 効力および修正・補充

- 1． この付属合意書は南と北が署名して、それぞれ発効に必要な手続を経て、その分本を交換した日から効力が生じる。
但し、『南北合意書』第四条第二項にて指定された自方区間の航行中、相手側海域を通過する航路利用の施行時期は次期南北海事当局間協議機構にて別途協議する。
- 2． この付属合意書は双方の合意によって修正・補充できる。修正・補充される条項は第一項の手順に沿って発効される。

2004年5月28日

南を代表して
南北閣僚級会談
南側代表団首席代表
大韓民国
統一部長官 チョン・セヒョン

北側を代表して
北南閣僚級会談
北側代表団 団長
朝鮮民主主義人民共和国
内閣責任参事 クォン・ホウン

【付録第1号様式】

船舶運航許可申請書

		申込番号		
申請人	会社(名称)			
	住所		電話番号 (模写伝送番号)	
	代表者氏名			
船名(船籍、船舶の種類、総トン数、呼出符号)				
運航目的				
運航期間				
出発・帰航・到着港 予定日時				
運航区分	定期		不定期	回
未開設港入港理由	* 未開設港 入港申請の場合のみ作成			
<p>南北海運合意書第三条第一項および付属合意書第一条第一項、第五項、第六項、第八項の規定によって船舶運航許可を申請します。</p> <p style="text-align: right;">年 月 日</p> <p style="text-align: center;">申請人 (署名 または 印)</p>				
大韓民国統一部長官 朝鮮民主主義人民共和国 陸海運相		貴下		

【付録第2号様式】

船舶運航許可書

		申込番号	
会社(名称)		運航承認番号	
住所		電話番号 (模写伝送番号)	
代表者氏名			
船名(船籍、船舶の種類、総トン数、呼出符号)			
運航目的			
運航期間			
運航許可有効期限			
運航区分	定期		不定期 回
<p>南北海運合意書第三条第一項および付属合意書第一条第一項、第二項、第五項、第六項、第八項の規定によって船舶運航許可を申請します。</p> <p style="text-align: center;">年 月 日</p> <p style="text-align: center;">大韓民国統一部長官</p> <p style="text-align: center;">朝鮮民主主義人民共和国 陸海運相</p>			

【付録第3号様式】

20 年 月 日

海洋事故通報書	
報告者:	
事故名	
事故日時	
事故場所	
事故内容 (事故原因)	
被害状況	○人名: ○船舶: ○貨物: ○汚染: ○その他:
措置事項	
協力事項	

【別表1】

海上航路帯

1. 外殻航路帯

ア. 外殻航路帯参照点

番号	参照点	番号	参照点
①	41-29-00N 130-14-00E	⑦	35-02-00N 129-22-00E
②	40-00-00N 130-10-00E	⑧	34-19-00N 128-58-00E
③	37-10-00N 130-00-00E	⑨	33-55-00N 128-25-30E
③-1	38-23-00N 129-05-00E	⑩	32-42-00N 126-41-00E
③-2	38-57-00N 128-40-00E	⑪	32-42-00N 126-00-00E
③-3	39-13-00N 128-28-00E	⑫	34-00-00N 124-41-00E
③-4	39-36-00N 128-54-00E	⑬	36-00-00N 124-25-00E
④	36-08-00N 130-00-00E	⑭	36-48-00N 124-19-00E
⑤	35-29-00N 130-00-00E	⑮	38-03-10N 123-57-00E
⑥	35-13-00N 129-40-00E	⑯	38-43-00N 125-00-00E

イ. 外殻航路帯幅はそれぞれ参照点を準じて期に繋いだ線を基準に左右 2.5
マイルずつ 5 マイルにする。

2. 入・出港航路帯

ア. 開設港、港別航路帯

開設港	航路帯
羅津港	参照点①と 42-07-15N、130-15-24E 点を結ぶ線
清津港	参照点①と 41-41-00N、130-04-00E 点を結ぶ線
興南港	参照点③-3 と 39-46-15N、127-39-00E 点を結ぶ線
元山港	参照点③-3 と 39-15-00N、127-52-20E 点を結ぶ線
高城港	参照点③-2 と 38-47-30N、128-14-00E 点を結ぶ線
束草港	参照点③-1 と 38-11-25N、128-37-22E 点を結ぶ線
浦項港	参照点④と 36-08-00N、129-33-00E および 36-04-17N、129-28-52E 点を結ぶ線
蔚山港	参照点⑥と 35-24-16N、129-24-52E 点を結ぶ線
釜山港	参照点⑦と 35-04-11N、129-08-47E 点を結ぶ線
麗水港	参照点⑨と 34-40-51N、127-55-42E 点を結ぶ線
群山港	参照点⑬と 35-56-56N、126-25-53E 点を結ぶ線
仁川港	参照点⑭と 36-53-54N、125-48-00E 点と 37-04-40N、126-16-05E 点を結ぶ線
南浦港	参照点⑯と 38-43-06N、125-00-24 点を結ぶ線

イ. 入・出港航路帯幅は開設港、港別航路帯を基準に左右 0.5 マイルずつ 1 マイルとする。

3. 南側海域で、束草港、高城港、元山港または興南港を入・出港する船舶は参照点 とそれぞれの参照点 -1、 -2 または -3 を結ぶ線を利用して通航し、羅津または清津港を出港して束草港に入港する場合や、束草を出港して羅津または清津港に入港する船舶は参照点 と -1 を結ぶ線を利用して通航し、羅津または清津港から出港し、高城または元山港に入港する場合や、高城または元山港から出港して羅津または清津港に入港する船舶は参照点 とそれぞれの入・出港航路帯の経緯度で表示された座標を結ぶ線を利用して通航する。また、興南港を出港して羅津または清津港に入港する場合や、羅津もしくは清津港を出港して興南港に入港する船舶は参照点 -4、 、 とそれぞれの入・出港航路帯の経緯度で表示される座標を結ぶ線を利用して通航する。
4. 入・出港時、港界内通航は海図上に表示された水路を利用して通航する。
5. 航路帯座標は世界測地計 (WGS-84) に基づく。

第五回 南北海運協力実務接触 共同報道文

南北は第5回南北海運協力実務接触を2005年8月8日から10日まで汶山にて行った。

南北は6.15共同宣言の基本精神にふさわしく、南北海運合意書および『南北海運合意書』の履行と遵守のための付属合意書（以下『付属合意書』とする）を円滑に履行するための実践的な問題を協議し、以下のように合意した。

1. 南北は南北海運合意書第二条の適用対象となる北側民間船舶の濟州海峡通過を8月15日から開始する。
2. 南北は『南北海運合意書』第四条第二項に明示されている自方の港間を直接航行する途中に相手側海域を通過する航路の利用を8月15日から開始する。
3. 南北は南北海運合意書および付属合意書の履行と遵守を保障するために南北海事当局間有線通信2回線（電話1回線、模写電送1回線）を、板門店線路を通して8月11日に結び、8月12日から運用を開始することにする。
4. 南北は船舶が航行中である場合や、停泊中に自方の海上運送会社やその代理店および双方の海事当局と船舶運航などに必要な情報を交換できるように、船舶に設置された通信設備を利用した長距離直接通信を今年中に保障するために努力する。
5. 南北は安定的な船舶運航のための手順や方法に関連した資料を8月14日までに交換する。
6. 南北は南北海事当局間協議機構の名称を『南北海運協力協議会』とし、『南北海運協力協議会』第一回会議の日時と場所は今後文書交換方式で決めることにする。

2005年8月10日

汶 山